Great Lakes Pilotage Authority (Canada) : Annual report

2000

[Title supplied by cataloguer]

Head Office

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

Western Region

345 LAKESHORE BOULEVARD
ST. CATHARINES, ONTARIO

Eastern Region

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

MAILING ADDRESS

P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9

Additional copies of this report
are available from the Great Lakes
Pilotage Authority, P.O. Box 95
Cornwall, Ontario, Canada.
Price $4.00 each.

104-05635/

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

BOARD OF DIRECTORS

Chair	*B. DUCHARME Public Sector Representative
Member	*R. DUGAL Pilot Representative
Member	D. LANGLOIS Pilot Representative
Member	*F.C. NICOL Shipping Industry Representative
Member	R. J. PATERSON Shipping Industry Representative

EXECUTIVE OFFICERS

Chief Executive Officer	R. F. LEMIRE
Secretary/Treasurer	R. R. MÉNARD
Director of Operations	H. WADE
Assistant Director of Operations	D.R. TROTTIER

* Members of the Audit Committee.

February 2, 2001

The Honourable David Collenette, P.C., M.P.,
Minister of Transport,

Dear Minister:

As required by the *Financial Administration Act*, the Great Lakes Pilotage Authority is pleased to present its Annual Report for the year ended December 31, 2000.

The Authority completes another very successful navigation season as it has been able to meet its objectives of providing an economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage service within a commercially orientated framework in a financially self-sustained fashion at the least cost to the users.

The Authority has frozen pilotage tariffs for the last six (6) years since 1994 as well as lowering tariffs by 5% in 1999 and 2000. This 5% tariff reduction translates into a direct cost savings to the users of $800,000 for the two year period. This cost reduction is a concrete step taken to help render the St. Lawrence Seaway a more cost effective transportation system.

Revenue to the Authority for the twelve month period amounted $15,542,101 an increase of 4.8% from the previous year. Expenses amounted to $16,635,282 resulting in an operation deficit of $1,093,181. This deficit will be funded from the Authority's surplus earnings established by surplus realized in the 1993 to 1998 operating period. Total Canadian pilotage assignments increased by 6% from 1999 and vessel arrivals at St. Lambert Lock, the entry of the system, increased by 1% compare to 1999.

The 2000 navigation season commenced March 28, 2000 and the last ship requiring a pilot exited the Seaway on December 26, 2000. The closing of the season was complicated with weather that was colder than usual and lower than usual water levels causing early ice formation. Ocean ship traffic in the Seaway, which represents 95% of the Authority traffic maintained its strong volume due to the continued economic expansion of the North American steel industry in 2000. Collective agreements granting 3% annual wage increases are in place until the end of the 2001 navigation season.

The Authority adopted a new governance model in 1999 which transferred the day to day activities of the Authority to the Chief Executive Officer and the Board activities to the part-time Chair. This change in governance model is a direct result of the 1998 Marine Act. It has permitted cost savings to be realized while maintaining effective control over the organization. The Authority will continue to implement means of economy and efficiency while at the same time meeting its objectives.

The Authority recognizes and is appreciative of the efforts and dedication of all its employees.

On behalf of the members of the Authority.

Brian Ducharme
Chair

Robert F. Lemire
Chief Executive Officer

MANAGEMENT REPORT

The Great Lakes Pilotage Authority management is responsible for the preparation, integrity and fair presentation of the financial statements and other information in the annual report. This responsibility includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgement in establishing reasonable and accurate estimates in accordance with generally accepted accounting principles applied on a consistent basis and as appropriate in the circumstances. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

The Authority's policy is to maintain systems of internal accounting and administrative controls of high quality consistent with reasonable cost. Such systems are designed to provide reasonable assurance that the financial information is accurate and reliable and that the company assets are adequately accounted for and safeguarded. The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority except for the two pilot Board members. The Directors have established an Audit Committee that oversees the entity's systems of internal accounting and administration control.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the Pilotage Act as the Auditor and has audited the financial statements according to generally accepted auditing standards. His report outlines the nature of the audit and expresses his opinion on the financial statements of the entity.

B. Ducharme
Chair.

R.F. Lemire,
Chief Executive Officer.

Cornwall, Ontario
February 2, 2001.

MANDATE

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority is deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*. On October 1st, 1998, the Authority ceased to be a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority and has surrendered its charter under the *Canada Business Corporations Act*.

OBJECTIVES

The Authority's corporate objectives are summarized as follows:

- To provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in its region of responsibility.
- To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in such activities and geographic areas as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- To provide the above services within a commercially-oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

POWERS

To carry out its responsibilities the Authority has made regulations, approved by Order-in-Council, pursuant to the Pilotage Act for:

1. The establishment of compulsory pilotage areas.
2. The prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage.
3. The prescription of the classes of pilot licenses and classes of pilotage certificates that may be issued.
4. The prescription of the tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage services.

In addition, the Authority is empowered by the Pilotage Act to:

1. Employ such officers and employees, including licensed pilots, as required.
2. Contract with a body corporate for the services of licensed pilots.
3. Make by-laws respecting the management of its internal affairs.

4. Purchase, lease or otherwise acquire land, buildings, pilot boats and such other equipment and assets as may be required and to dispose of any such assets acquired.

5. Borrow money for the purpose of defraying the expenses of the Authority.

6. With the approval of the Minister of Finance invest any money not immediately required for the purposes of the Authority in bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada.

DESCRIPTION OF THE OPERATIONS

The Authority operates in the interest of safety, a marine pilotage service in all Canadian waters in the Provinces of Ontario, Manitoba and in Quebec south of the northern entrance to the St. Lambert Lock.

Services are provided through the performance of pilotage assignments on those vessels entering the region which are subject to compulsory pilotage by pilots employed by the Authority, using pilot boats contracted by the Authority and dispatch services, both controlled through Pilotage Headquarters at Cornwall and/or the district office at Port Weller, Ontario.

The Authority must co-ordinate its efforts and operations with a number of other organizations such as The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the United States Seaway Development Corporation, who operate the lock facilities, and maintain traffic control systems within the Region; the Canadian Coast Guard, who provide aids to navigation and the United States Coast Guard, who are responsible for the United States pilotage matters in international waters.

The Great Lakes Pilotage region is divided as follows:

- Cornwall District
- International District No. 1
- Lake Ontario
- International District No. 2 (including the Welland Canal)
- International District No. 3 (including Lakes Huron, Michigan and Superior)
- The Port of Churchill, Manitoba

CORPORATE GOVERNANCE

The Great Lakes Pilotage Authority's approach to Corporate Governance is fully consistent with the philosophy and objectives of the Department of Finance and the Treasury Board's Guidelines for Crown Corporations.

Role of the Board of Directors

Corporate Governance at Great Lakes Pilotage Authority is the responsibility of the Board of Directors. The Board's role is to guide and supervise the affairs of the entity on behalf of the Government of Canada, by whom the Directors are appointed.

The Board is composed of the Chair and up to six other members chosen to ensure that an appropriate mix of expertise, experience and marine perspective is reflected in its decision-making. The specific function of the Board includes reviewing and recommending to the Minister of Transport, Great Lakes Pilotage Authority's policies, corporate plan, capital and operating budgets. The Board has input in and approves the Authority's Strategic and Corporate Plans. It also reviews and approves all major contracts, operational plans, financial statements, the auditors' report and the annual report. The Board ensures that the Authority maintains the highest standards in operating a safe, efficient and cost effective pilotage service.

Role of the Chief Executive Officer

On the recommendation of the Board and the Minister of Transport, the Chief Executive Officer is appointed by the Governor in Council. The CEO has the responsibility to plan, organize, direct and control the business of the Authority. The CEO reports to the Chair and the Board of Directors.

OPERATING SUMMARY
(000's)

	Budget	ACTUAL				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Revenue	$15,270	$15,542	$14,818	$17,249	$13,251	$12,659
Operating costs	15,240	16,635	15,171	15,548	12,041	11,643
Surplus (deficit)	$ 30	$ (1,093)	$ (353)	$ 1,701	$ 1,210	$ 1,016
Budget	$ 30	$ 40	$ 10	$ 250	$ 200	$ 240

AVERAGE MANPOWER RESOURCES

	Budget	ACTUAL				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Administrative	9.5	9.5	9.5	10	10	10.5
Pilots	69	69	67	64	63	57
Dispatchers	9	9	9	9	9	8
	87.5	87.5	85.5	83	82	75.5

PILOT ASSIGNMENTS PERFORMED

	Budget	ACTUAL				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Number	8,100	8,605	8,108	9,085	7,192	6,903
Planned	8,100	7,300	7,200	7,400	5,500	5,330

ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Number	8,585	8,585	8,081	9,052	7,165	6,876
Percentage	99.8%	99.8%	99.7%	99.7%	99.6%	99.6%

AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT

	Budget	ACTUAL				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996

Number	$1,883	$ 1,933	$ 1,871	$ 1,711	$ 1,674	$ 1,687

2000 PERFORMANCE REVIEW

Actual Compared to Budget

	2001 Budget	2000 Actual	2000 Budget	1999 Actual
Total Assignments	8,100	8,605	7,300	8,108
Total Incident Free Assignments-%	99.5%	99.8%	99.5%	99.1%
Net Income (loss)	$ 50,000	$(1,093,181)	$ 40,000	$ (353,098)
Cash Provided from Operations	$ (716,000)	$ 738,680	$ (869,000)	(1,732,692)
Capital Expenditures	$ 100,000	$ 70,383	$ 100,000	$ 66,161
Cash Position at Year End	$6,541,000	$ 7,431,949	$9,927,000	$8,170,629
Average Assignments per Pilot	119	125	106	120
Tariff increases (decreases)	5%	-5%	(-5%)	(-5%)

Corporate Objectives

- Provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- Promote effective utilisation of Authority's assets including equipment and human resources.
- Promote pilotage within a commercially oriented framework to achieve self-sufficiency at least cost to users.
- To be responsive to the Government of Canada's environmental, social and economic policies.

Activities Followed to Achieve Objectives

(i) Safe, Economic and Reliable Pilotage Service

The Authority invested $112,000 in training pilots in 2000 to use state of the art electronic navigation system (ECDIS) to facilitate their duties and reduce the risks of collisions and grounding of ocean vessels transiting the St. Lawrence Seaway.

The Authority has set up a Bridge Resource Management course which has been approved by Transport Canada for all its pilots to further reduce the risk of errors on the navigation bridge when the pilots and the captains of the vessels navigate the restricted waters of the St. Lawrence River and the Great Lakes. Half of the Authority's pilots attended the one week BRM Certification course in Quebec City during the Winter 2000 and the other half will be attending the course in the Winter 2001. The Authority spent $112,000 on training for 2000 and will spend the same amount in 2001.

The Authority introduced pilots to special courses explaining issues surrounding sleep depravation related problems found in this type of work.

The Authority has introduced in all pilotage sectors working rules that allow all pilots the chance of regaining proper rest after consecutive night time assignments. This measure will assure the Authority that difficult pilotage assignments will be performed by well rested pilots therefore reducing the risk of fatigue.

The Authority recently negotiated and put into place in the Pilots' Collective agreements a no strike no lockout provision that will settle disputes therefore eliminating any chance of work stoppage. This agreement has been extended to 2006.

The Authority has frozen tariffs since 1994 and implemented a tariff reduction of 5% for all Canadian pilotage sectors for 1999 and 2000. The reduction in tariff represents $800,000 in direct savings to the users.

The Authority successfully renegotiated a three year collective agreement for all its pilots which expires March 31, 2002 yielding annual wage increases of 3% for each of the three years.

(ii) Effective Utilization of Authority's Assets

The Authority invested in 1997 $160,000 in developing and implementing a computerized scheduling system for its pilots. This initiative will allow more timely dispatches and operation reports as well as increase the accuracy in tracking pilots and vessels. This system will also increase the Authority's capacity in dispatching allowing it to be able to dispatch all pilots without increasing the number of dispatchers in the event traffic increases significantly.

The Authority invested in 1998 a further $75,000 in designing and integrating its billing and reporting systems into the computer dispatch system which will allow increased accuracy and shorter billing cycles in its pilotage fee receivable system.

The Authority has planned on investing a further $150,000 in the next two years to upgrade the dispatching system and make it compatible to internet users.

(iii) Maintain Self-Sufficiency in its Operations

The Authority completed its restructuring of the Administration which began in 1994 with the overall effect of reducing 2.5 full time equivalent positions. This reduction saves the entity $195,000 a year.

The Authority continues to follow past practices of contracting out pilot boat services for the Welland Canal. These contracts cost the Authority approximately $500,000 a year for the two pilot boats stationed at the Welland Canal. The Alternative would be to invest over $2,000,000 for each pilot boat and increase staffing levels by 16 pilot boat operators as well as incurring high repair and maintenance costs. The contracting out practice has proved to be cost beneficial for the Authority and a change in practice is not anticipated.

(iv) Pool of Qualified Pilot Candidates

In the 1999 Canadian Transportation Agency report to the Minister of Transport on pilotage issues a recommendation was made that the Authority report on the pool of qualified pilot candidates in the Annual Report. The Authority has examined its manpower requirements for the next five years and has determined that pilot number reductions due to retirements of pilots at age 65 will be as follows:

2001 -	1 pilot District No. 2
2002 -	no retirements
2003 -	3 pilots District No. 2
	2 pilots Cornwall District
2004 -	2 pilots Cornwall District
	2 pilots District Nos. 2

The Authority does not expect any retirements for its Lake Ontario and District No. 1 pilots in the next five years.

The Authority will be holding examinations in 2001 to establish a hiring list for District No. 2 and can report, at this time, that a great deal of interest has been shown. With only 10 scheduled openings due to retirement, in the next five years, the Authority is satisfied that there exists a sufficient pool of qualified candidates for all districts.

This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels. These levels correspond to traffic forecasts received by the Authority from the Marine and Surface Statistics and Forecast Branch of Transport Canada.

(v) Update of Authority's Actions Undertaken to Satisfy 1999's CTA Recommendation

The following recommendations were made in the Minister of Transport's letter to the Chair of the Authority on November 15, 1999 and make specific reference to the CTA's recommendation found in the report to parliament "Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues."

Recommendation	Status
The Authority is to develop and adopt a risk based methodology to be used for the designation or re-assessment of compulsory pilotage area. The Authority will be required to publish a Regulation stipulating that reviews of the factors and circumstances related to compulsory designation will take place every five years.	Transport Canada has designed a risk based methodology for the four Canadian Pilotage Authorities to follow in the review of compulsory pilotage areas. GLPA will now begin the process of reviewing its compulsory pilotage areas and will report its progress in the 2001 Annual Report.
The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years.	The process to design a system for assessing pilots' competence and quality of service has been initiated and will be developed further in 2001. This process is undertaken with the full cooperation of the pilots and should be ready in 2001.
The Great Lakes Pilotage Regulations must be amended to enhance requirements for exempting vessels from compulsory pilotage in the Great Lakes Pilotage region.	The Authority has held three consultation meetings with stakeholders and will publish in Part I of the Canada Gazette the CTA's required changes to the Regulation.
The Minister recommends that the Authority, in partnership with pilots and all legitimate interested parties, regularly examine all aspects of its operations on a continuing basis and report to the Minister the specific steps that have been taken to achieve the goal of improved efficiencies	This exercise has been done in 2000 and will be repeated in year 2001.

and further cost reductions. Although most of the work has been done in this regard, it would be a constant objective.	
The Minister requests that a formal system of consultation with interested parties on financial, operational and planning issues be initiated and that the Authority report on its plan for consultation and the implementation of the plan in the Annual Report to Parliament.	The Authority has initiated in 2000 a yearly meeting with all interested parties and will repeat this exercise for 2001.
The Minister asks that the Great Lakes Pilotage Authority establish a structural methodology for handling complaints and report on its implementation in the 2000 Annual Report.	A structural methodology for handling complaints has been established in 2000 and will be continued in 2001. The Authority did not receive any form of complaints for 2000.
The Minister request that GLPA and industry establish a system for the early release of practical information with respect to safety incident.	The Authority and industry have discussed this recommendation and have yet to finalized a formal system. The Authority will report the progress on this initiative in the 2001 Annual Report.
The Authority should provide reasons when a request for a waiver is denied as to add greater transparency to the waiver process.	This recommendation has been so acted upon by the Authority.
The Authority must begin to report in the Annual Report on the pool of qualified pilot candidates.	The Authority has reported on the pool of qualified pilot candidates In the 1999 and 2000 Annual Report. The Authority will examine this issue further in 2001 and report it in the 2001 Annual Report.

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Great Lakes Pilotage Authority as at December 31, 2000 and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2000 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

Richard Flageole, FCA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 2, 2001

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31, 2000

	2000	1999
ASSETS		
Current		
Cash and short-term deposits (Note 3)	$ 7,431,949	$ 8,170,629
Accounts receivable (Note 4)	3,524,954	3,099,851
	10,956,903	11,270,480
Long-term		
Segregated investments (Note 3)	2,805,408	2,705,199
Capital assets (Note 5)	166,340	174,760
	$13,928,651	$14,150,439
LIABILITIES		
Current		
Accrued salaries and benefits	$ 5,503,777	$ 4,767,861
Other accounts payable and accrued charges	152,969	130,312
Employee future benefits	-	191,350
	5,656,746	5,089,523
Long-term		
Employee future benefits	2,790,708	2,486,538
	8,447,454	7,576,061
EQUITY		
EQUITY OF CANADA		
Contributed capital	82,074	82,074
Retained earnings	5,399,123	6,492,304
	5,481,197	6,574,378
	$13,928,651	$14,150,439

Commitments (Note 7)

The notes are an integral part of the financial statements

Approved by the Board:

_____
Director

_____
Director

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations and Retained Earnings
for the year ended December 31, 2000

	2000	1999
Revenues		
Pilotage charges	$ 14,933,164	$ 14,263,441
Interest and other income	529,512	477,667
Dispatching and pilot boat income	79,425	77,197
	15,542,101	14,818,305
Expenses		
Pilots' salaries and benefits (Note 6)	12,262,799	10,997,775
Transportation and travel	1,451,871	1,391,005
Operation staff salaries and benefits (Note 6)	796,353	738,806
Pilot boat services (Note 8)	555,099	531,578
Administration staff salaries and benefits (Note 6)	461,390	362,676
Employee future benefits	352,892	451,064
Professional and special services	154,444	168,026
Utilities, materials and supplies	140,629	152,116
Purchased dispatching services	79,188	70,858
Pilot training costs	111,964	14,312
Communications	84,360	108,270
Amortization	78,803	77,104
Rentals	75,675	71,977
Repairs and maintenance	29,815	35,836
	16,635,282	15,171,403
Net loss for the year	(1,093,181)	(353,098)
Retained earnings at beginning of the year	6,492,304	6,845,402
Retained earnings at end of the year	$ 5,399,123	$ 6,492,304

The notes are an integral part of the financial statements

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows
for the year ended December 31, 2000

	2000	1999
Cash provided by (used in):		
Operating activities		
Net loss for the year	$ (1,093,181)	$ (353,098)
Items not requiring cash		
Employee future benefits	327,254	425,518
Amortization	78,803	77,104
Net change in working capital components other than cash and short-term deposits	333,470	(1,490,239)
Employee future benefits payments	(214,434)	(132,145)
	(568,088)	(1,472,860)
Investing activities		
Decrease in segregated investments	(100,209)	(193,671)
Acquisition of capital assets	(70,383)	(66,161)
	(170,592)	(259,832)
Decrease in cash	(738,680)	(1,732,692)
Cash and short-term deposits, beginning of year	8,170,629	9,903,321
Cash and short-term deposits, end of year	$ 7,431,949	$ 8,170,629

The notes are an integral part of the financial statements

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 2000

1. Authority and objectives

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. and was a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority was deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*.

The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Pilotage Act* provides that the pilotage tariffs shall be fair, reasonable and sufficient and, together with any revenue from other sources, shall permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The Authority is exempt from any income taxes.

2. Significant accounting policies

Short-term deposits

Short-term deposits are recorded at cost.

Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings	20 years
Furniture and equipment	5 to 10 years
Software and computer equipment	5 years

Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period. Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid. The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account. The Authority's current year's pension expense is $753,251.

Employee future benefits

The Great Lakes Pilotage Authority is required to recognize certain non-pension post employment benefits over the periods which the employees render services to the Authority through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees. The current portion of the liability

reflects the accrued termination benefits of only those employees who have indicated their intention to terminate their employment within the coming year.

3. Short-term deposits and segregated investments

The Authority invests in short-term deposits, and provincial and federal bonds. As at December 31, 2000, these investments yield between 4.18% and 6.20% (4.30% and 5.64% in 1999). The maturity of these varies between 2001 and 2005 and the fair market value of all these investments as at December 31, 2000 approximates the net book value.

The Authority sets aside certain of those investments, in order to provide for the funding of future employee termination benefits. Those investments are presented as segregated investments:

	2000	1999
Bonds that yield between 4.92% and 6.20% and mature after 2001 (1999: yield between 4.90% and 5.64%, maturity date after 2000)	$2,805,408	$2,705,199

4. Accounts receivable

These amounts arise from pilotage services rendered in the normal course of business. They are collectible within a month and are non-interest bearing. The fair value approximates the book value.

5. Capital assets

	2000		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 66,446	$ 63,991	$ 2,455
Furniture and equipment	247,887	213,405	34,482
Software and computer equipment	392,988	263,585	129,403
	$707,321	$ 540,981	$ 166,340

	1999		
	Cost	Accumulated Amortization	Net
Buildings	$ 66,446	$ 63,817	$ 2,629
Furniture and equipment	236,872	210,094	26,778
Software and computer equipment	333,620	188,267	145,353
	$ 636,938	$ 462,178	$ 174,760

6. Employee Life Insurance Plan

Effective January 1, 2000 the GLPA was designated as a participating employer under the Public Service Group Benefit Plans. In prior years, the GLPA could receive reimbursements as a result of surplus contributions to the employee life insurance plan ($39,866 for 1999). This amount would be

deducted from the salaries and benefits for pilots, operation and administrative staff and retired employee benefits. As a result of the change in plans, no such adjustment will be applied in the future.

7. Commitments

The Authority has a lease agreement with the St. Lawrence Seaway Authority for the rental of office space which is managed by the St. Lawrence Seaway Management Corporation. Future minimum rental payments are:

2001	$ 51,564
2002	51,564
2003	51,564
2004	4,297
2005	-
	$158,989

In addition, the Authority has contract commitments of approximately $410,000 and $420,000 for pilot boat services for the year 2001 and 2002 respectively and contract commitments of approximately $325,000 for land transportation services for 2001.

8. Dispatching and pilot boat services to U.S. District No. 1 pilots

As per a letter of understanding, the Authority provides without charge all dispatching services and pilot boat services in Port Weller to the U.S. District No. 1 pilots. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (U.S. Pilots Association) provides without charge pilot boat services for the Authority at Cape Vincent, New York.

9. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

Administration de pilotage des Grands Lacs : Rapport annuel

2000

[Titre fourni par le catalogueur]

Bureaux

Siège social

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

Région de l'Ouest

345, BOULEVARD LAKESHORE
ST. CATHARINES (ONTARIO)

Région de l'Est

2e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

Boîte postale 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

Pour obtenir des exemplaires supplémentaires du présent rapport, veuillez vous adresser à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, boîte postale 95, Cornwall (Ontario), Canada.
Prix : 4 $ chacun.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	*B. DUCHARME Représentant du secteur public
Membre	*R. DUGAL Représentant des pilotes
Membre	D. LANGLOIS Représentant des pilotes
Membre	*F.C. NICOL Représentant de l'industrie maritime
Membre	R. J. PATERSON Représentant de l'industrie maritime

DIRIGEANTS

Directeur général	R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	R.R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	H. WADE
Adjoint au directeur de l'exploitation	D. R. TROTTIER

*Membres du Comité de vérification.

Le 2 février 2001

L'honorable David Collenette, C. p., député
Ministre des Transports

Monsieur,

Tel qu'il est exigé par la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs vous présente son rapport annuel pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2000.

L'Administration a connu une excellente saison de navigation et a pu remplir son mandat, qui est d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans un contexte financier qui est à la fois juste et raisonnable pour tous les utilisateurs.

L'Administration a gelé ses tarifs pour les six (6) dernières années et les a réduits de 5 p. 100 en 1999 et en 2000. Cette réduction tarifaire représente pour les utilisateurs une économie de 800 000 $ pour cette période de deux ans. Il s'agit d'une mesure prise pour assurer un système de transport des plus économiques sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché 15 542 101 $ en recettes, soit une hausse de 4,8 p.100 par rapport à l'année précédente. Ses dépenses ont totalisé 16 635 282 $, ce qui représente un déficit de 1 093 181 $. Ce déficit sera financé à même le profit réalisé par l'Administration entre 1993 et 1998. Par ailleurs, le nombre total d'affectations de pilotes canadiens a augmenté de 6 p. 100 par rapport à 1999 et le nombre d'océaniques enregistré à l'écluse Saint-Lambert, soit à l'entrée du réseau, a augmenté de 1 p. 100 comparativement à 1999.

L'ouverture de la saison de navigation 2000 a eu lieu le 28 mars 2000, et le dernier navire ayant besoin d'un pilote est sorti de l'écluse Saint-Lambert le 26 décembre 1999. La période de fermeture a été plus difficile que d'habitude en raison du temps froid et de niveaux d'eau inférieurs à la normale, ce qui a causé la formation de glace plus tôt dans la saison. Le grand nombre d'océaniques dans le réseau, qui représente 95 p. 100 du volume de navigation, a été maintenu grâce à la croissance économique qu'a connue l'industrie de l'acier nord-américaine en 2000. Les ententes collectives accordant des hausses salariales annuelles de 3 p. 100 sont en vigueur jusqu'à la fin de la saison de navigation de 2001.

En 1999, l'Administration a adopté une nouvelle orientation relativement au gouvernement de la société selon laquelle le directeur général à temps plein est responsable des activités quotidiennes de l'Administration et le président à temps partiel gère les affaires du conseil. Ce changement, qui est un résultat direct de la *Loi maritime du Canada*, permis à l'Administration de réduire les coûts et d'exercer un contrôle efficace de ses activités. L'Administration continuera d'appliquer des mesures d'économie et d'efficacité, tout en remplissant son mandat qui est d'assurer un service de pilotage sûr.

L'Administration tient à exprimer sa reconnaissance à tous ses employés et employées pour leurs efforts et leur engagement.

Pour le conseil d'administration,

Le président, Le directeur général,

Brian Ducharme Robert F. Lemire

RAPPORT DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée d'assurer la préparation, l'intégrité et la présentation équitable des états financiers et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables et précises, conformément aux principes comptables généralement reconnus et qui doivent être appliqués de façon conséquente et selon les circonstances. L'information financière fournie ailleurs dans le rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

L'Administration a pour politique de maintenir des systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration qui soient de haute qualité et qui comportent des coûts raisonnables. Ces systèmes sont conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et que les biens de la société sont comptabilisés et protégés adéquatement. Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'entité, à l'exception de deux pilotes. Les administrateurs ont établi un Comité de vérification chargé de surveiller les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration.

Le vérificateur externe, soit le vérificateur général du Canada, qui est nommé au poste de vérificateur en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, il décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le président,

B. Ducharme

Le directeur général,

R. F. Lemire

Cornwall (Ontario)
Le 2 février 2001

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1er octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

- l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
- la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
- la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
- la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin.
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés.

3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes.

4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis.

5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses.

6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué à l'aide de bateaux-pilotes obtenus par contrat et de services de répartition, ces deux interventions étant contrôlées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à Port Weller, Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la United States Seaway Development Corporation, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région; la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation; la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le Port de Churchill, Manitoba

RÉSULTATS D'EXPLOITATION
(en milliers)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Revenu	15 270 $	15 542 $	14 818 $	17 249 $	13 251 $	12 659 $
Coût d'exploitation	15 240 $	16 635	15 171	15 548	12 041	11 643
Profit (perte)	30 $	(1 093) $	(353) $	1 701 $	1 210 $	1 016 $
Budget	30 $	40 $	10 $	250 $	200 $	240 $

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Personnel administratif	9,5	9,5	9,5	10	10	10,5
Pilotes	69	69	67	64	63	57
Répartiteurs	9	9	9	9	9	8
	87,5	87,5	85,5	83	82	75,5

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Nombre	8 100	8 605	8 108	9 085	7 192	6 903
Planifié	8 100	7 300	7 200	7 400	5 500	5 330

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Nombre	8 585	8 585	8 081	9 052	7 165	6 876
Pourcentage	99,8%	99,8 %	99,7 %	99,7 %	99,6 %	99,6 %

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Prévisions	RÉSULTAT				
	2001	2000	1999	1998	1997	1996
Montant	1 883 $	1 933 $	1 871 $	1 711 $	1 674 $	1 687 $

GOUVERNEMENT DE L'ENTITÉ

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement au gouvernement de l'entité est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du conseil d'administration

Le gouvernement de l'entité à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du conseil d'administration. Le rôle du conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expériences et de perspectives maritimes au processus décisionnel. La fonction précise du conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports. Le conseil contribue et accorde son approbation aux Plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport des vérificateurs et du rapport annuel. Le conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Selon la recommandation du conseil d'administration et du ministre des Transports, le gouverneur en conseil nomme un directeur général qui est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et des membres du conseil d'administration.

REVUE DU RENDEMENT 2000

Les résultats par rapport aux objectifs de 2000

	2001 Budget	2000 Résultat	2000 Budget	1999 Résultat
Nbre total d'affectations	8 100	8 605	7 300	8 108
Nbre total d'affectations sans accident -%	99,5 %	99,8 %	99,5 %	99,1 %
Bénéfice net (perte)	50 000 $	(1 093 181)$	40 000 $	(353 098)$
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	(716 000)$	738 680 $	(869 000)$	(1 732 692)$
Dépenses en capital	100 000 $	70 383 $	100 000 $	66 161 $
Situation de trésorerie - fin de l'exercice	6 541 000 $	7 431 949 $	9 927 000 $	8 170 629 $
Nbre moyen d'affectations par pilote	119	125	106	120
Augmentations tarifaires (réductions)	5 %	-5 %	(-5 %)	(-5 %)

Objectifs généraux

- Dispenser des services de pilotage maritime et des services connexes économiques, sûrs, fiables et complets.
- Promouvoir l'utilisation efficace de l'actif de l'Administration, y compris l'équipement et les ressources humaines.
- Promouvoir le pilotage dans un contexte commercial en vue d'atteindre l'autonomie financière tout en assurant le meilleur coût possible aux utilisateurs.
- Être attentif aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement canadien.

Activités entreprises pour atteindre les objectifs

(i) Service de pilotage sûr, économique et fiable

L'Administration a investi 112 000 $ pour former les pilotes en 2000 à utiliser des systèmes de navigation électroniques sophistiqués (SEVCM) afin de faciliter leurs tâches et de réduire le risque de collision et d'échouement des navires transocéaniques dans la voie maritime du Saint-Laurent.

L'Administration a pris les dispositions nécessaires pour offrir à tous ses pilotes un cours d'organisation de l'équipe à la passerelle, lequel a reçu l'approbation de Transports Canada, en vue de réduire davantage le risque d'erreurs à la passerelle de navigation lorsque les pilotes et les capitaines naviguent sur les eaux réglementées du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs. La moitié des pilotes de l'Administration ont participé à un cours de certification OEP d'une semaine offert à la Ville de Québec durant l'hiver de l'an 2000 et l'autre moitié fera de même durant l'hiver 2001. L'Administration a investi 112 000 $ pour former des pilotes en 2000 et compte investir une somme équivalente en 2001.

L'Administration a fourni aux pilotes des cours spéciaux portant sur les problèmes liés au manque de sommeil dans ce genre de travail.

Dans tous les secteurs de pilotage, l'Administration a promulgué des règles de travail qui permettent aux pilotes de se reposer adéquatement après plusieurs affectations de nuit de suite. Cette mesure fera en sorte que les affectations de pilotage difficiles seront assumées par des pilotes bien reposés, ce qui diminuera le risque de fatigue.

L'Administration a récemment fait insérer dans les conventions collectives des pilotes une disposition préventive des grèves et des lock-out qui permettra de régler les litiges et ainsi d'éliminer toute possibilité d'arrêt de travail. Cette entente a été prolongée jusqu'en 2006.

L'Administration a gelé ses tarifs depuis 1994 et a implanté une réduction tarifaire de 5 p. 100 pour tous les secteurs de pilotage canadiens en 1999. Cette réduction tarifaire représente pour les utilisateurs une économie de 800 000 $ pour cette période de deux ans.
L'Administration a renégocié et conclu des conventions collectives d'une durée de trois ans avec tous les groupes de pilotes. Ces ententes, qui prendront fin le 31 mars 2002, prévoient des augmentations salariales annuelles de 3 p. 100 pour les trois prochaines années.

(ii) Utilisation efficace de l'actif de l'Administration

L'Administration a investi en 1997 160 000 $ dans l'élaboration et la mise en oeuvre d'un système informatisé d'aménagement des horaires pour ses pilotes. Ce projet permettra d'effectuer des affectations et de préparer des rapports d'exploitation de façon plus opportune, tout en améliorant la précision avec laquelle les pilotes et les navires sont suivis. Ce système permettra aussi à l'Administration d'accroître sa capacité de répartition dans la mesure où elle sera en mesure d'affecter tous les pilotes sans devoir multiplier le nombre de répartiteurs dans le cas où le volume de trafic augmenterait considérablement.

L'Administration a investi en 1998, 75 000 $ de plus dans la conception de systèmes de facturation et de production de rapports et l'intégration de ceux-ci dans le système informatisé de répartition. Ces systèmes assureront une plus grande précision et des cycles de facturation plus courts dans son système de droits de pilotage à recevoir.

L'Administration prévoit investir 150 000 $ de plus pendant les deux prochaines années pour moderniser le système de répartition et le rendre compatible pour les usagers d'Internet.

(iii) Maintien de l'autonomie financière dans ses activités

L'Administration a achevé la restructuration de son personnel administratif qu'elle avait amorcée en 1994. Dans le cadre de cette restructuration, elle a supprimé 2,5 postes d'équivalent temps plein, ce qui lui permet d'économiser 195 000 $ par année.

L'Administration continue de suivre ses politiques antérieures de sous-traitance en ce qui concerne les services de bateaux-pilotes dans le canal Welland. Il coûte à l'Administration environ 500 000 $ par année pour deux bateaux-pilotes en service dans le canal Welland. Comme solution de rechange, l'Administration pourrait investir 2 000 000 $ dans chaque bateau-pilote, accroître ses effectifs en recrutant 16 conducteurs de bateau-pilote et assumer des frais de réparation et d'entretien élevés. La pratique de sous-traitance s'est avérée avantageuse sur le plan financier pour l'Administration et un changement de pratique n'est pas envisagé.

(iv) Pool de pilotes qualifiés

Dans son rapport concernant le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le pool actuel de pilotes qualifiés. Ayant examiné ses besoins en termes de main d'oeuvre pour les cinq prochaines années, l'Administration a déterminé qu'il y aura une baisse du nombre de pilotes qualifiés à cause des retraites de pilotes à l'âge de 65 ans, comme suit :

2001 - 1 pilote, circonscription n° 2
2002 - aucune retraite
2003 - 3 pilotes, circonscription n° 2
2 pilotes, circonscription de Cornwall
2004 - 2 pilotes, circonscription de Cornwall
2 pilotes, circonscriptions n^{os} 2 et 3

L'Administration ne prévoit pas de retraite parmi les pilotes du Lac Ontario et de la circonscription n° 1 pendant les cinq prochaines années.

L'Administration prévoit offrir des séances d'examen en l'an 2001 en vue d'établir une liste d'admissibilité pour la circonscription n° 2, et à ce moment-ci, elle peut signaler qu'il existe un intérêt marqué pour les postes de pilote. Étant donné qu'elle ne prévoit que dix retraites au cours des cinq prochaines années, l'Administration est convaincue qu'il existe un pool suffisant de candidats qualifiés pour toutes les circonscriptions.

Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel. Ce volume correspond aux prévisions fournies à l'Administration par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada.

(v) Mise au point sur les mesures prises par l'Administration pour satisfaire aux exigences de l'O.T.C.

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé "Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens".

Recommandation	État
L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode fondée sur l'évaluation des risques pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. En outre, elle est tenue de publier un règlement stipulant que la révision des facteurs et des conditions relatifs à la désignation de zone de pilotage obligatoire doit avoir lieu tous les cinq ans.	Transports Canada a élaboré une méthode fondée sur l'évaluation des risques que doivent suivre les quatre administrations pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL prévoit maintenant entamé le processus de révision des zones de pilotages obligatoire et rendra compte de ses progrès dans son rapport annuel de l'an 2001.
L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en oeuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.	Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été mis en oeuvre et sera poursuivi en 2001. Ce processus, entamé avec l'entière collaboration des pilotes, devrait être terminé en 2001.
Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.	L'Administration a tenu trois réunions de consultation avec les parties concernées et publiera dans la partie I de la *Gazette du Canada* les modifications qui devront être apportées au *Règlement de l' Administration de pilotage des Grands Lacs* conformément aux exigences de l'O.T.C.
Le Ministre recommande que l'Administration, de concert avec les pilotes et toutes les parties concernées qui ont des intérêts légitimes dans le pilotage, examine périodiquement tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les	Cet exercice a été effectué en 2000 et sera Répété en 2001.

coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cette égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.

Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en oeuvre de ce plan.

En 2000, l'Administration a convoqué les parties concernées à une réunion annuelle et répétera cet exercice en 2001.

Le Ministre recommande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en oeuvre dans son rapport annuel 2000.

Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000 et sera maintenue en 2001. L'Administration n'a reçu aucune plainte en 2000.

Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs.

L'Administration et l'industrie du transport maritime ont discuté de cette recommandation, mais n'ont pas encore établi un système officiel. L'Administration rendra compte des progrès accomplis dans ce dossier dans son rapport annuel 2001.

L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.

L'Administration s'est conformée à cette exigence.

L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés.

L'Administration a présenté dans ses rapports annuels de 1999 et de 2000 des renseignements sur l'état du bassin de candidats pilotes qualifiés. L'Administration examinera cette question de nouveau en 2001 et en rendra compte dans son rapport annuel de 2001.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2000 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada

Richard Flageole, FCA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
Le 2 février 2001

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Bilan au 31 décembre 2000

	2000	1999
ACTIF		
À court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	7 431 949 $	8 170 629 $
Débiteurs (note 4)	3 524 954	3 099 851
	10 956 903	11 270 480
À long terme		
Placements réservés (note 3)	2 805 408	2 705 199
Immobilisations (note 5)	166 340	174 760
	13 928 651 $	14 150 439 $
PASSIF		
À court terme		
Salaires et avantages sociaux à payer	5 503 777 $	4 767 861 $
Autres créditeurs et charges à payer	152 969	130 312
Avantages sociaux futurs	-	191 350
	5 656 746	5 089 523
À long terme		
Avantages sociaux futurs	2 790 708	2 486 538
	8 447 454	7 576 061
AVOIR		
AVOIR DU CANADA		
Capital d'apport	82 074	82 074
Bénéfices non répartis	5 399 123	6 492 304
	5 481 197	6 574 378
	13 928 651 $	14 150 439 $

Engagements (note 7)

Les notes font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le Conseil d'administration :

_____
administrateur

_____
administrateur

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats et des bénéfices non répartis
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	2000	1999
Revenus		
Droits de pilotage	14 933 164 $	14 263 441 $
Intérêt et autres revenus	529 512	477 667
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	79 425	77 197
	15 542 101	14 818 305
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux des pilotes (note 6)	12 262 799	10 997 775
Transport et déplacements	1 451 871	1 391 005
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel (note 6)	796 353	738 806
Services de bateaux-pilotes (note 8)	555 099	531 578
Salaires et avantages sociaux - personnel administratif (note 6)	461 390	362 676
Avantages sociaux futurs	352 892	451 064
Services professionnels et spéciaux	154 444	168 026
Services publics, fournitures et approvisionnements	140 629	152 116
Achat de services de répartition	79 188	70 858
Frais de formation des pilotes	111 964	14 312
Communications	84 360	108 270
Amortissement	78 803	77 104
Location	75 675	71 977
Réparations et entretien	29 815	35 836
	16 635 282	15 171 403
Perte nette pour l'exercice	(1 093 181)	(353 098)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	6 492 304	6 845 402
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	5 399 123 $	6 492 304 $

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie
pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	2000	1999
Encaisse en provenance des (utilisée pour les) :		
Activités d'exploitation		
Perte nette pour l'exercice	(1 093 181) $	(353,098) $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Provision pour les avantages sociaux futurs	327 254	425 518
Amortissement	78 803	77 104
Variation nette des composantes du fonds de roulement autres que l'encaisse et les dépôts à court terme	333 470	(1 490 239)
Versements d'avantages sociaux futurs	(214 434)	(132 145)
	(568 088)	(1 472 860)
Activités d'investissement		
Diminution des placements réservés	(100 209)	(193 671)
Acquisitions d'immobilisations	(70 383)	(66 161)
	(179 592)	(259 832)
Diminution de l'encaisse	(738 680)	(1 732 692)
Encaisse et dépôts à court terme au début de l'exercice	8 170 629	9 903 321
Encaisse et dépôts à court terme à la fin de l'exercice	7 431 949 $	8 170 629 $

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes aux états financiers
du 31 décembre 2000

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1er octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la voie Maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage efficace et sûr à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi sur le pilotage* stipule que les droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants et que, de pair avec tout revenu d'autres provenances, ils doivent permettre à l'Administration de s'autofinancer.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

2. Conventions comptables importantes

Dépôts à court terme

Les dépôts à court terme sont comptabilisés au prix coûtant.

Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations, comme suit :

Bâtiments	20 ans
Mobilier et matériel	de 5 à 10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans

Régime de retraite

Le Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés. À la fois les employés et l'Administration doivent y contribuer. Les cotisations au titre des services courants sont passées en charges de l'exercice en cours. Les cotisations pour les services passés sont passées en charges lorsqu'elles sont versées. Selon les lois actuelles, l'Administration n'est pas tenue de verser une cotisation au titre des insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique. La charge de l'exercise au titre du régime de retraite est de 753 251 $ pour l'Administration.

Avantages sociaux futurs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs est tenue de constater certains avantages postérieurs à l'emploi non liés à la retraite au cours des exercices où les employés rendent des services à l'Administration. Ces prestations sont versées dans le cadre du régime d'indemnités de départ. L'Administration constate le coût des avantages futurs au titre des indemnités de départ pour les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'entité, et le passif de ces avantages est comptabilisé dans les comptes comme prestations constituées. La portion du passif échéant en deçà d'un an représente les prestations de cessation d'emploi contituées pour les employés qui ont fait part de leur intention de quitter leur emploi au cours du prochain exercice.

3. Dépôts à court terme et placements réservés

L'Administration investit dans des dépôts à court terme et des obligations fédérales et provinciales. Au 31 décembre 2000, le rendement de ces placements varie entre 4,18 p. 100 et 6,20 p. 100 (4,30 p. 100 et 5,64 p. 100 en 1999). Les dates d'échéance de ceux-ci varient entre 2001 et 2005. La juste valeur marchande de ces placements au 31 décembre 2000 correspond approximativement à la valeur comptable nette.

L'Administration a mis à part certains placements afin de pourvoir au financement des prestations de cessation d'emploi. Ces placements sont présentés à titre de placements réservés:

	2000	1999
Obligations avec un rendement variant entre 4,92 p. 100 et 6,20 p. 100 et échéant après 2001 (1999 : rendement variant entre 4,90 p. 100 et 5,64 p. 100, échéant après 2000)	2 805 408 $	2 705 199 $

4. Débiteurs

Les débiteurs proviennent de services de pilotage rendus dans le cours normal des affaires. Ils sont recouvrables dans les trente jours et ne portent pas intérêt. La juste valeur correspond approximativement à la valeur comptable.

5. Immobilisations

	2000		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	66 446 $	63 991 $	2 455 $
Mobilier et matériel	247 887	213 405	34 482
Matériel informatique et logiciels	392 988	263 585	129 403
	707 321 $	540 981 $	166 340 $

	1999		
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette
Bâtiments	66 446 $	63 817 $	2 629 $
Mobilier et matériel	236 872	210 094	26 778
Matériel informatique et logiciels	333 620	188 267	145 353

636 938 $	462 178 $	174 760 $

6. Régime d'assurance-vie des employés

En date du 1er janvier 2000, l'Administration a été désignée comme un employeur participant aux régimes d'assurance collective de la fonction publique. Dans le passé, l'Administration pouvait recevoir un remboursement à la suite du résultat d'un surplus de contributions au régime d'assurance-vie des employés (39 866 $ en 1999). Le montant était déduit des salaires et avantages sociaux des pilotes, du personnel opérationnel et administratif et des prestation versées aux employés à la retraite. À la suite des changements de régimes, aucun ajustement ne sera effectué à l'avenir.

7. Engagements

L'Administration a un bail avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la location de locaux à bureaux qui est géré par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent. Les montants de loyer futurs minimums à verser au cours des cinq prochains exercices sont les suivants :

2001	51 564 $
2002	51 564
2003	51 564
2004	4 297
2005	-
	158 989 $

De plus, l'Administration a des engagements contractuels approximatifs de 410 000 $ et 420 000 $ pour les services de bateau-pilote en 2001 et 2002 respectivement et des engagements contractuels d'environ 325 000 $ pour les services de transport de surface en 2001.

8. Affectations et services de transport par bateaux-pilotes aux pilotes américains de la circonscription no 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais tous les services de répartition et de transport par bateaux-pilotes à Port Weller aux pilotes américains de la circonscription no 1 et l'association des pilotes américains fournit sans frais des services de transport par bateaux-pilotes à Cape Vincent, dans l'état de New York.

9. Opérations entre apparentés

L'Administration est apparentée sur le plan de la propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités.